



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Un análisis jurisprudencial del accidente de
trabajo *in itinere*

A jurisprudential analysis of the *in itinere*
accident

Autor

Álvaro Canalda Diez

Director/es

Rafael Álvarez Gimeno

Grado en Derecho
Curso 2018/2019

ÍNDICE.

	p.
LISTA DE ABREVIATURAS.....	5
I. INTRODUCCIÓN: JUSTIFICACIÓN, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	7
II. LA PROTECCIÓN DE LAS CONTINGENCIAS PROFESIONALES....	9
III. EL CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO <i>IN ITINERE</i>	13
IV. LOS REQUISITOS GENÉRICOS DEL ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>	16
4.1 El elemento objetivo.....	16
4.2 El elemento subjetivo.....	17
4.3 El nexo causal.....	18
V. LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS DEL ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>	19
5.1 El requisito teleológico.....	19
5.2 El requisito cronológico.....	23
5.3 El requisito topográfico o geográfico.....	25
5.4 El requisito mecánico.....	27
VI. EL ACCIDENTE DE TRABAJO “EN MISIÓN” Y SU DIFERENCIACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO <i>IN ITINERE</i>	30
VII. CONCLUSIÓN.....	35
VIII. RELACIÓN CRONOLÓGICA DE SENTENCIAS UTILIZADAS.....	37
IX. BIBLIOGRAFÍA.....	41

LISTA DE ABREVIATURAS.

Art.:	Artículo
CC:	Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil
CE:	Constitución Española
ed.:	Edición
ET:	Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los trabajadores
INE:	Instituto Nacional de Estadística
INSS:	Instituto Nacional de la Seguridad Social
LPRL:	Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales
LRUTA:	Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo
MF:	Ministerio Fiscal
Núm.:	Número
OIT:	Organización Internacional del Trabajo
p.:	Página
pp.:	Páginas
RAE:	Real Academia Española
RETA:	Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos
ss.:	Siguientes
SS:	Seguridad Social
SSTS:	Sentencias del Tribunal Supremo
STCT:	Sentencia del Tribunal Central de Trabajo
STS:	Sentencia del Tribunal Supremo
STSJ:	Sentencia del Tribunal Superior de Justicia
TRLGSS:	Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social
TS:	Tribunal Supremo
TSJ:	Tribunal Superior de Justicia

I. INTRODUCCIÓN: JUSTIFICACIÓN, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.

El tema que escogido para elaborar mi Trabajo de Fin de Grado es el accidente de trabajo *in itinere*. El motivo de mi elección es que durante estos cuatro años de Grado la rama que más me ha interesado es la del Derecho del Trabajo y Seguridad Social, y, dentro de ella, mientras cursaba la asignatura Derecho de la Protección Social, me llamó la atención de esta figura, pues nunca me había plantado su existencia.

Además de ello, también me parece un tema bastante controvertido, pues el hecho de que prácticamente no exista regulación legal de la figura en España puede crear una cierta situación de inseguridad jurídica. Esto también conlleva que sea una modalidad de accidente de trabajo que queda en manos de los tribunales; es decir, son ellos los encargados de su desarrollo, y su estudio me puede permitir evaluar cómo ha cambiado su postura a medida que ha ido evolucionando y cambiando la mentalidad y realidad social.

Considero que se trata también de una figura desconocida para la población, y es que muchos trabajadores no conocen que en caso de que sufran un accidente al ir o al volver de su lugar de trabajo este se considerará como laboral, por lo que, según los casos, su protección y prestación será superior a la que tendrían que si se tratase de un accidente común.

A través de este trabajo trataré el tema la protección de las contingencias profesionales en el ordenamiento jurídico español y, más profundamente, la figura del accidente de trabajo *in itinere*. Es una figura que, pese a que está prevista en el art. 156.2.a) TRLGSS, se ha desarrollado en la jurisprudencia, y para que pueda observarse deben darse una serie de requisitos, los cuales expondré y analizaré tanto desde el escueto punto de vista de la regulación legal como desde el extenso y cambiante punto de vista jurisprudencial. Además, también diferenciaré esta figura de otras similares, como es el caso del accidente de trabajo “en misión”.

Por tanto, el objetivo de este trabajo es analizar los elementos objetivos y subjetivos que integran el accidente de trabajo *in itinere*, lo que me permitirá obtener unos mayores conocimientos en una materia que considero esencial, como es el Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, pues una persona dedica muchos años a su vida laboral, por lo

que es necesario estar informado sobre todos los problemas que puedan acaecer durante ella, y no es infrecuente que se sufran accidentes al ir o al volver del lugar de trabajo.

Para elaborar este trabajo voy a llevar a cabo una búsqueda de diferentes pronunciamientos jurisprudenciales del Tribunal Supremo (aunque también del algún otro Tribunal) sobre el accidente de trabajo *in itinere*, para analizarlos y así poder extraer cuáles son esos requisitos que deben cumplirse para que se pueda apreciarse y, de este modo, ver cómo han ido evolucionando las tendencias sobre esta figura a lo largo del tiempo.

II. LA PROTECCIÓN DE LAS CONTINGENCIAS PROFESIONALES.

Existe una gran cantidad de normativa internacional relativa a la Seguridad Social, que hace que los Estados que asuman dicha normativa deban proteger mediante una serie de prestaciones diversas situaciones de necesidad que puedan sufrir los ciudadanos.

El Convenio 102 OIT, de 28 de junio de 1952, relativo a la norma mínima de Seguridad Social, fue ratificado de forma parcial por España el 29 de junio de 1988, y de este modo se obligó a asumir al menos tres de las nueve prestaciones previstas en el Convenio (entre ellas se encontraban las prestaciones en caso de accidente de trabajo y de enfermedad profesional, la asistencia médica o las prestaciones de vejez). También se había ratificado en 1978 la Carta Social Europea, que tenía un contenido similar al Convenio. Por último, también se ratificó el 17 de marzo de 1995 el Código Europeo de Seguridad Social de 16 de abril de 1964, que ampliaba el ámbito de protección del Convenio 102, debiendo garantizar los Estados que ratificasen el Código al menos seis de las nueve prestaciones previstas en él¹.

Por su parte, dentro del ordenamiento jurídico español, el art. 41 de la CE establece que “Los poderes públicos mantendrán un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos, que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad”, por tanto, el Sistema público de la Seguridad Social español protege una diversidad de situaciones, que pueden ser producidas tanto por contingencias comunes como por contingencias profesionales.

La diferencia entre ellas está en que las contingencias profesionales proceden de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, mientras que las contingencias comunes derivan de accidentes no laborales o enfermedades comunes, es decir, no tienen una procedencia laboral.

Pese a que con una protección común cubriría también las contingencias profesionales, la diferencia estriba en la intensidad de la protección, pues dependiendo del supuesto esta será mayor o menor. Las contingencias profesionales obligatoriamente deben estar protegidas, bien a través del sistema público, mediante el INSS, o bien a través de una Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, pero además, los

¹ MONEREO PÉREZ, J. L y MOLINA NAVARRETE, C. y QUESADA SEGURA R., *Manual de Seguridad Social*, 12ª ed., Tecnos, Madrid, 2016, pp. 224-226.

requisitos para obtener estas prestaciones son menos estrictos que los requeridos para percibir las prestaciones por contingencias comunes²:

- Para obtener las prestaciones es necesario estar en una situación de alta o asimilada al alta en el momento en que se produce el hecho causante, pero en caso de que el empleador no haya cotizado efectivamente a la Seguridad Social, en caso de que se produzca un accidente de trabajo el trabajador se entenderá que está en una situación asimilada al alta y operará el principio de automaticidad absoluta de las prestaciones (art. 166.4 TRLGSS).
- En cuanto al período de carencia que se requiere para percibir determinadas prestaciones, en caso de que esta provenga de una contingencia profesional no será necesario acreditar dicho período (art. 165.4 TRLGSS).
- También se ve beneficiada la base de cotización en caso de que se dé una contingencia profesional, pues en este caso sí se tendrán en cuenta, a efectos de su cómputo, las horas extraordinarias que haya realizado el trabajador (art. 148.2.e) TRLGSS).
- Además, en caso de que se dé una contingencia profesional se tendrá derecho a percibir unas prestaciones a las que no se tendría derecho a cobrar si el hecho causante tuviese un origen común, como por ejemplo indemnizaciones por fallecimiento o las Lesiones Permanentes No Invalidantes (art. 201 TRLGSS)³.

Como se ha mencionado anteriormente, las contingencias profesionales pueden venir derivadas de accidentes de trabajo o de enfermedades profesionales.

Según el art. 157.1 TRLGSS, por enfermedad profesional “se entenderá [...] la contraída a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena en las actividades que se especifiquen en el cuadro que se apruebe por las disposiciones de aplicación y desarrollo de esta ley, y que esté provocada por la acción de los elementos o sustancias que en dicho cuadro se indiquen para cada enfermedad profesional”.

El Tribunal Supremo en su STS de 17 de junio de 1903 reconoció a las enfermedades profesionales como accidentes de trabajo, y posteriormente ya se separaron legalmente ambas figuras, siendo la primera regulación de la enfermedad profesional algo escueta

² DE VAL TENA, Á. L.: “El accidente de trabajo *in itinere*”, en *Perfiles de las Mutua de Accidentes de Trabajo*, Sempere Navarro, A. V. (dir.), Aranzadi, SA, Cizur Menor (Navarra), 2005, pp. 293-394.

³ BLASCO LAHOZ, J. F. y LÓPEZ GANDÍA, J., *Curso de Seguridad Social*, 10ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, pp. 276 y ss.

(mediante la Ley de Bases de 13 de julio de 1936, que fue desarrollada por la Orden de 7 de marzo de 1941 en que se trataba únicamente la silicosis), para finalmente, tras alguna modificación y ampliación previa, ser totalmente desarrollada y regulada esta figura en el Decreto de 13 de abril de 1961 y con el Reglamento de 9 de mayo de 1962⁴. En la actualidad existe una lista *numerus clausus* de enfermedades profesionales, por lo que puede ocurrir que un trabajador sufra una enfermedad que le ha provocado su trabajo, pero que esta no esté incluida en dicha lista, por lo que es posible que la situación sea considerada como accidente de trabajo.

El TRLGSS, en su art. 156.1, define el accidente de trabajo como “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”, y a esto hay que añadir la previsión que se establece en el art. 4.3º LPRL, en donde se establece que “se considerarán como «daños derivados del trabajo» las enfermedades, patologías o lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo”⁵. En el segundo apartado del citado artículo del TRLGSS se hace una mención expresa a situaciones que también se consideran accidentes de trabajo (entre los que se encuentran los que tengan un carácter sindical o los actos de salvamento, entre otros). El tercer apartado del precepto hace referencia a la presunción *iuris tantum* de que toda lesión que sufra el trabajador en el lugar y tiempo de trabajo tendrán la consideración de accidente de trabajo y, además, en el apartado cuarto del artículo se especifica que no serán accidentes de trabajo los debidos a fuerza mayor o a dolo o imprudencia temeraria del trabajador⁶.

En España, la regulación de los accidentes de trabajo se remonta a la Ley de Accidente de Trabajo de 30 de enero de 1900, también conocida como “Ley Dato” (Artículo 1º: “entiéndase por accidente toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión ó por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena”), que dejaba un amplio margen de interpretación a los Tribunales, pues los elementos que se mencionaban en dicha regulación eran la lesión corporal, el trabajo por cuenta ajena y la relación de causalidad entre la lesión y el trabajo, por lo que los Tribunales eran los encargados en muchas ocasiones de establecer qué era y qué no un accidente de trabajo (ya se ha dejado

⁴ ORDEIG FOS, J. M., *El Sistema español de Seguridad Social (y el de la Comunidad Europea)*, 5ª ed., Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, 1993, pp. 191-193.

⁵ VICENTE HERRERO, M. T., et al.: “El concepto de daño laboral en España y su comparativo internacional: revisión legislativa Española, Hispano-Americana y Europea”, en *Revista Ces Salud Pública*, vol. 3, n. 1, Enero-Junio 2012, ISSN 2145-9932, p. 73-93.

⁶ BLASCO LAHOZ, J. F. Y LÓPEZ GANDÍA, J., op. cit., pp. 281-287.

constancia de que fue el Tribunal Supremo el que incluyó la enfermedad profesional como accidente de trabajo en su STS de 1903)⁷.

Por tanto, para que se pueda hablar de accidente de trabajo se deben dar una serie de elementos, que en la actualidad siguen siendo los mismos que los que se preveían en la Ley Dato. La lesión corporal, que se interpreta en un sentido amplio, requiere que el daño corporal procedente de heridas, golpes o enfermedades (si no se encuentran en la lista para ser catalogadas como enfermedad profesional) sea físico o psíquico; que sea trabajador por cuenta ajena también se interpreta de manera amplia, y es que no solo se entiende que cumplen esta condición las relaciones laborales que se regulan en los artículos 1 y 2 ET, sin que este concepto se amplía a la mayoría de los regímenes especiales (incluso a los trabajadores por cuenta propia); y que la relación de causalidad entre el trabajo y la lesión puede darse no solo *por consecuencia* del trabajo, sino que también es posible que se dé *con ocasión* de este⁸.

⁷ VICENTE PALACIO, A.: “Cambios sociales y cambios jurídicos. Un nuevo ejemplo: el accidente *in itinere* vs. el accidente en misión”, en *Revista de Derecho de la Seguridad Social, Laborum*, n. 1, octubre 2014, ISSN 2387-0370, pp. 139-151.

⁸ BLASCO LAHOZ, J. F. Y LÓPEZ GANDÍA, J., op. cit., pp. 277-280.

III. EL CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

En el apartado 2 del artículo 156 TRLGSS se llevan a cabo una serie de ampliaciones objetivas del concepto de accidente de trabajo, y en la primera letra de este apartado es donde se establece que “tendrán la consideración de accidentes de trabajo los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”, accidentes que reciben el nombre de accidentes de trabajo *in itinere*. La regulación legal de esta figura en nuestro país se limita a esta definición de 14 palabras, por lo que el papel que tienen los Tribunales respecto de su determinación y de la fijación de sus límites y requisitos es muy importante⁹.

Su fundamentación se debe al concepto que daba la Ley Dato al accidente de trabajo, y es que la posibilidad de que se dé esta situación “con ocasión” del trabajo hace que los momentos en que hubiese una clara relación de causalidad entre la prestación o preparación para la prestación laboral por parte del trabajador y su lesión sean también considerados como accidentes de trabajo, como es el caso de las lesiones que se produzcan al ir o al volver al lugar de trabajo¹⁰, “pues siendo el desplazamiento un acto necesario para su prestación, que no se hubiera realizado si aquél no hubiera existido, aparece claro el nexo causal entre trabajo y accidente”¹¹, se trata de una forma indirecta de lesionarse laboralmente.

Esta figura apareció regulada legalmente por primera vez en nuestro país en el art. 84.5.a de la Ley de Bases de la Seguridad Social de 21 de abril de 1966, y su redacción era prácticamente idéntica a la que tenemos ahora en el actual art. 156.2.a TRLGSS¹². Esta redacción se incorporó al Decreto 2065/1974, de 30 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (art. 84.2.1), aunque se suprimió la previsión acerca del desarrollo reglamentario de la figura y, tras ello, esta nueva redacción se incorporó del mismo modo al Real Decreto Legislativo 1/1994, de

⁹ BLASCO LAHOZ, J. F., *Seguridad Social*, 5ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, pp. 394-399.

¹⁰ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente de trabajo *in itinere*: una propuesta de cambio normativo”, en *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 10/2013, 2013, pp. 1-3.

¹¹ STS de 26 de octubre de 1966 (RJ 1966, 9684).

¹² art. 84.5.a de la Ley bases de la Seguridad Social de 21 de abril de 1966: “Tendrán la consideración de accidente de trabajo los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurren las condiciones que reglamentariamente se determinen”.

20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en su art. 115.2.a, y al actualmente en vigor art. 156.2.a TRLGSS¹³.

Según el Tribunal Supremo no se trata de un concepto estático, de “una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de modelarse sobre realidades en constante evolución”¹⁴, pues con los constantes cambios tecnológicos y sociales que se dan en la sociedad un concepto estático se quedaría constantemente rezagado respecto a la realidad social, impidiendo una correcta aplicación de la figura, por lo que se necesita una cierta amplitud para una interpretación dinámica y cambiante en la jurisprudencia¹⁵.

En cuanto a su regulación internacional, el reconocimiento como accidente de trabajo del accidente *in itinere* se produce a través del art. 7 del Convenio núm. 121 OIT (1964)¹⁶. Destaca que España no es un Estado que haya ratificado el Convenio, pero sí que forma parte de la OIT, y debido a que este art. 7 obliga no solo a los miembros de la organización que hayan ratificado el Convenio, sino también a los que no lo hayan hecho, España debería tener un desarrollo normativo sobre la figura, situación que, debido a la simple redacción del accidente *in itinere* en nuestro ordenamiento jurídico, queda en cierta medida incumplida¹⁷.

Sin embargo, no fue en la regulación legal en donde se observó por primera vez en nuestro país, pues jurisprudencialmente ya se había tratado la figura en múltiples ocasiones. En concreto, el primer precedente jurisprudencial en que se protege el desplazamiento por parte del trabajador a su lugar de trabajo se produjo en la STS de 11 de julio de 1908. En ella, se reconocía como accidente de trabajo el fallecimiento de un trabajador que se dirigía al barco en donde prestaba sus servicios cuando la nave en la

¹³ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., pp. 295-297.

¹⁴ STS de 28 de diciembre de 1962.

¹⁵ SÁNCHEZ PÉREZ, J., op. cit., pp. 1-3.

¹⁶ Art. 7 del Convenio 121 OIT: “1. Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente de trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo. 2. No será necesario incluir en la definición de accidente del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio”.

¹⁷ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La reformulación del accidente de trabajo *in itinere* a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013” en *Revista de Información Laboral*, núm. 3/2014, 2014, pp. 3-5.

que se estaba desplazando fue abordada por otra. En este caso pudo influir que el traslado se producía por cuenta de la empresa¹⁸.

Pero esta no fue la única manifestación jurisprudencial, sino que con el paso de los años nuestro Alto Tribunal fue abordando esta cuestión en diversas ocasiones, pero no siempre con un mismo criterio unificado. En la STS de 17 de julio de 1917 estableció que “sufrido el accidente después de haber cesado el obrero su trabajo, es extraño al mismo tiempo y no comprendido en la ley”, por lo que no reconocía como accidente de trabajo una lesión que había sufrido un obrero al volver a su domicilio tras prestar sus servicios¹⁹. Pese a ello, con posterioridad en otras STS sí se reconocían como accidentes de trabajo lesiones sufridas por trabajadores al ir o al volver de su lugar de trabajo²⁰, como en la de 20 de enero de 1926 o en la de 6 de abril de 1932²¹. Por tanto, se puede observar el cambiante criterio que vino ofreciendo el Tribunal Supremo hasta que se reguló legalmente esta situación.

La primera vez que apareció la denominación de accidente de trabajo *in itinere* tuvo lugar en la STS de 1 de julio de 1954 (RJ 1954, 1840)²², pese a que, como apunta CAVAS MARTÍNEZ, también se llegó a denominar “accidente en el trayecto”, “accidente laboral en el camino” o “accidente itinerario”, entre otros²³.

¹⁸ RIZZO LORENZO, G.: “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente *in itinere*”, en *Revista de Información Laboral*, núm. 6/2015, 2015, pp. 2-3.

¹⁹ DEL PESO Y CALVO, C.: “Accidente *in itinere*”, RIBSS, núm. 1, Madrid, 1961, p. 87.

²⁰ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La reformulación del accidente de trabajo *in itinere*...”, p. 3.

²¹ VARILLAS CUETO, R.: “El infarto de miocardio como accidente de trabajo *in itinere*”, en *Derecho & Sociedad (Asociación Civil)*, núm. 22, 2004, pp. 284-292.

²² STS 01-07-1954: “... se consideran accidentes indemnizables a los producidos *in itinere* al ir a tomar el trabajo o al regresar, después de haber cesado, al domicilio, ya se utilicen los medios proporcionados o impuestos por la empresa, ya los use discrecionalmente el trabajador sin prohibición de la empresa, si son usuales y no se utilizan con imprudencia, pero, en todo caso, se precisa la relación causal, más o menos directa, entre el trabajo y el siniestro...”.

²³ CAVAS MARTÍNEZ, F.: “El accidente *in itinere*”, Tecnos, Madrid, 1994.

IV. LOS REQUISITOS GENÉRICOS DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*.

El accidente *in itinere* es una ampliación objetiva del concepto de accidente de trabajo, por lo que debe cumplir los requisitos genéricos que se le exigen a este para que pueda ser apreciado, y estos requisitos son tres: el elemento objetivo, el elemento subjetivo y el nexo casual.

4.1 El elemento objetivo.

El elemento objetivo hace referencia a la lesión corporal que sufre el trabajador. Esta lesión debe ser provocada súbita y violentamente por un agente externo, y no se incluirían en el supuesto de accidente de trabajo *in itinere* las “dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación”²⁴, como por ejemplo un infarto²⁵. Dado que el accidente *in itinere*, al no producirse en el centro de trabajo y directamente por la actividad laboral, es un accidente de trabajo impropio, no opera la presunción de laboralidad de art. 156.3 TRLGSS, por lo que, a no ser que se demuestre que efectivamente existe una relación causal entre la patología o proceso morboso (diferente a la lesión) causante del daño y el trabajo, en principio, la situación no tendrá la consideración de accidente de trabajo *in itinere*, sino que recibirá la consideración contingencia común y, más concretamente, de enfermedad común.

El agente externo causante de la lesión es variable, y puede ser el un acto de un tercero, un suceso fortuito e incluso la culpa del propio trabajador. Se mantiene la calificación de accidente laboral cuando la causa son los disparos de un desconocido²⁶, pero no

²⁴ VICENTE PALACIO, A, op. cit., p. 141.

²⁵ STS 24 de junio de 2010 (RJ 2010, 6303), en que un trabajador fallece al dirigirse a su puesto de trabajo debido a una insuficiencia cardíaca. El TS concluye que no se puede presumir la relación de causalidad en los accidentes *in itinere* (haciendo referencia al art. 156.3 TRLGSS, que establece la presunción *iuris tantum* de que tendrán la consideración de accidente de trabajo todas las lesiones sufridas por el trabajador en el lugar y tiempo de trabajo), sino que se debe probar, por parte del trabajador (o sus causahabientes), que realmente existe una relación de causalidad entre la lesión sufrida y el trabajo para poder apreciarse la causa profesional del accidente, cuestión complicada de probar en los casos en que esta lesión no se produce de forma súbita y violenta por un agente externo.

²⁶ STS de 20 de febrero de 2006 (RJ 2006, 4145), en la que se reconoce como accidente de trabajo *in itinere* el asesinato de un trabajador que volvía a su domicilio tras acabar su jornada laboral por parte del conocido “asesino de la baraja”. Se concluyó que al no existir ninguna relación previa entre la víctima y el agresor se trataba de un suceso fortuito, por lo que sí merecía la consideración de contingencia profesional. El Ministerio Fiscal en el informe relativo al caso trajo a colación el razonamiento llevado a cabo por el propio TS en la Sentencia de 21 de diciembre de 1982: “el fallecimiento producido por un accidente de carretera, por una simple caída... sería indemnizable, es absurdo que si la muerte se produce a mano airada, por un crimen, no se considere indemnizable”.

cuando la lesión es imputable a razones ajenas al trabajo²⁷, como por ejemplo por una disputa personal²⁸.

4.2 El elemento subjetivo.

El siguiente elemento genérico que se debe dar para que tenga lugar el accidente de trabajo *in itinere* es que se trate de un trabajador. Tradicionalmente se ha requerido que se tratase de un trabajador por cuenta ajena, el cual se dirigiese o volviese de su lugar de trabajo, pero con promulgación de la LRUTA el 24 de octubre de 2017 esto cambió, y es que el art. 14 de dicha Ley modificó el art. 316.2 TRLGSS, acerca de las cobertura de las contingencias profesionales de los trabajadores autónomos del RETA, incluyendo un segundo párrafo en este precepto del TRLGSS, reconociendo por primera vez la posibilidad de reconocimiento de un accidente de trabajo *in itinere* a los trabajadores autónomos, aunque con algunas restricciones²⁹. En este caso, la carga de la prueba de que efectivamente el trabajador se dirigía a su lugar de trabajo o volvía de él recaerá en el propio autónomo.

Por tanto, este elemento subjetivo hace referencia a que el accidentado sea efectivamente un trabajador, habiéndose denegado el reconocimiento del accidente de trabajo *in itinere* en casos en que la relación laboral había concluido³⁰, o en casos en que el sujeto lleva a cabo el desplazamiento para intentar una contratación que no se acaba consumando³¹, entre otras situaciones³².

²⁷ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, en *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11/2013, 2013, pp. 7-8.

²⁸ STS de 20 de junio de 2002 (RJ 2002, 7490), en que no se reconoce como accidente de trabajo *in itinere* la muerte de un trabajador cuando se dirigía a su centro de trabajo por disparos de otro individuo. “...Los disparos que produjeron la muerte del referido trabajador procedían de persona con la que se mantenía algún tipo de rencilla personal en razón a cuestiones derivadas de relaciones del agresor con la esposa de la víctima”. Según el art. 115.5.b) de la Ley de Seguridad Social de 1994 (actual art. 156.5.b TRLGSS) “no impedirán la calificación de un accidente como de trabajo a concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo”, por lo que, a tenor de este artículo, aunque los hechos lesivos se produzcan en el desplazamiento al o desde el centro de trabajo, “si responden a una motivación claramente ajena al trabajo no puede calificárseles de propio accidente laboral”.

²⁹ Art. 316.2.II TRLGSS: “También se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o a volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional. A estos efectos se entenderá como lugar de la prestación el establecimiento en donde el trabajador autónomo ejerza habitualmente su actividad siempre que no coincida con su domicilio y se corresponda con el local, nave u oficina declarado como afecto a la actividad económica a efectos fiscales”.

³⁰ STS de 27 de junio de 1968.

³¹ STS de 8 de abril de 1960.

³² SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, pp. 6-7.

4.3 El nexo causal.

El último requisito genérico que debe darse es el nexo causal entre el accidente que sufra el trabajador que le provoca la lesión y el trabajo. En este caso esta relación de causalidad no será inmediata, pues el causante del daño no es propiamente el trabajo, sino que será una causalidad mediata o remota, ya que el daño se causará por la necesidad de desplazarse con motivo de ejercitar la actividad laboral, y en caso de no haberse tenido la necesidad de desplazarse por motivos laborales este accidente no hubiese tenido lugar³³.

Según el art. 156.4.b TRLGSS el dolo o la imprudencia temeraria del trabajador romperían el nexo causal, pero no lo harían la imprudencia profesional o la responsabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero o de un tercero, a no ser que no guardase ninguna relación con el trabajo (art. 156.5 TRLGSS).

Respecto a las patologías y procesos morbosos a las que se hace referencia en el elemento objetivo, al no operar la presunción de laboralidad del art. 156.3 TRLGSS, será el trabajador (o sus causahabientes en su caso) el que deba demostrar que efectivamente existe una relación de causalidad entre el trabajo y la patología que ha acaecido en el momento en que el trabajador se desplazaba³⁴.

³³ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., pp. 296-297.

³⁴ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, pp. 8-9.

V. LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*.

Además de estos requisitos genéricos, para que un accidente sea considerado *in itinere* debe cumplir otros cuatro requisitos específicos, y estos son: el requisito teleológico, el requisito cronológico, el requisito topográfico y el requisito mecánico. Debido a la escueta regulación legal en el ordenamiento jurídico español, estos requisitos se han determinado por la doctrina judicial y la jurisprudencia³⁵.

5.1 El requisito teleológico.

El primer requisito que debe darse para que se reconozca un accidente *in itinere* es el requisito teleológico, que hace referencia a que el fin del desplazamiento debe venir motivado por el trabajo³⁶, es decir, la causa debe ser el inicio o el fin de la actividad laboral, siendo necesaria la no interrupción del trayecto. Según el Tribunal Supremo, el accidente de trabajo *in itinere* “se construye a partir de dos términos –el lugar de trabajo y el domicilio de trabajador– y de la conexión entre ellos a través del trayecto”³⁷, por lo que se requiere que exista una cierta relación causal en el trayecto entre trabajo y domicilio³⁸, y estos serán los tres elementos que configurarán este requisito teleológico.

Al ser un requisito que se ha creado jurisprudencialmente no se ha mantenido una misma postura por parte de todos los Tribunales, sino que ha habido varias diferencias entre ellos a la hora de observar o no el requisito teleológico.

La primera cuestión problemática con este elemento tiene que ver con las interrupciones y desviaciones durante el trayecto que quebrarían este nexo causal, y es que estese rompería en aquellos casos en que estas se dieran por motivos injustificados, por conveniencia personal del trabajador o con fines distintos al desplazamiento con destino diferente al trabajo o al domicilio del trabajador³⁹. En aquellos casos en los que el trabajador se desvíe por asuntos personales el nexo causal se romperá, incluso aunque se dé durante una interrupción de la jornada laboral autorizada, y no se consideraría

³⁵ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., pp. 305-306.

³⁶ STS de 25 de mayo de 2015 (RJ 2015, 3131), en la que se resuelve que no se da accidente *in itinere* porque no hay evidencias suficientes para demostrar que en el momento en que el trabajador sufrió el accidente se dirigía a su centro de trabajo, por lo que al no poder probarse este fin laboral no se puede reconocer el accidente *in itinere*.

³⁷ STS 29 de septiembre de 1997 (RJ 1997, 6851).

³⁸ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, p. 9.

³⁹ Ibid, cit., pp. 9-11.

accidente de trabajo *in itinere* el posible accidente que sufriese⁴⁰. Entre otros, no se ha considerado accidente *in itinere* el desvío con destino a la sucursal bancaria para cobrar el salario mensual⁴¹ (aunque sí se considerará accidente *in itinere* el ir a cobrar el salario a la oficina de la empresa⁴²), el desvío para realizar gestiones tributarias⁴³, o dirigirse a una consulta médica⁴⁴.

Sin embargo, en ocasiones la interrupción o desviación del trayecto sí está justificada, y por ello no se rompería esta causalidad, y es que el accidente de trabajo *in itinere*, en palabras del Tribunal Supremo, ha de interpretarse “con amplitud humana en cuanto a justificados desvíos y paradas”⁴⁵, pues “la continuidad en el tránsito no puede exigirse en forma tan rigurosa que impida cualquier parada accidental o ligera desviación impuesta o aconsejada por circunstancias especiales”⁴⁶. De este modo, se han llegado a considerar accidentes de trabajo *in itinere* el breve desvío para saludar a un conocido, ya que se considera una costumbre común⁴⁷, o incluso en algunas ocasiones la ida o vuelta de comidas o cenas de empresa⁴⁸, pese a que los accidentes sufridos al ir o volver de este tipo de eventos no siempre han sido catalogados como laborales⁴⁹.

Por tanto, se puede concluir que lo necesario para que no se quiebre el nexo causal es que el trayecto no pierda su justificación profesional por una motivación personal⁵⁰.

Por otro lado, la otra cuestión que ha sido discutida es qué se entiende por domicilio. El domicilio es uno de los elementos de este requisito, y actúa como punto de partida del trayecto o como punto de llegada, por lo que debe quedar bien delimitado para saber en qué momento comenzará o finalizará, según el caso, el trayecto. Para ello, no nos sirve ni la definición de domicilio que da el art. 18.2 CE⁵¹, que se refiere a la inviolabilidad

⁴⁰ BLASCO LAHOZ, J. F. y LÓPEZ GANDÍA, J., op. cit., pp. 282-283.

⁴¹ STSJ de Islas Canarias/Las Palmas de 11 de julio de 1997 (AS 1997, 3104).

⁴² STS de 10 de febrero de 1960.

⁴³ STS de 29 de marzo de 2007 (RJ 2007, 3530).

⁴⁴ STSS de 10 de diciembre de 2009 (RJ 2009, 2108) y de 15 de marzo de 2013 (RJ 2013, 3839).

⁴⁵ STS de 16 de noviembre de 1965.

⁴⁶ STS de 27 de junio de 1966.

⁴⁷ STS de 7 de mayo de 1958.

⁴⁸ STS 21 de mayo de 1984.

⁴⁹ STSJ de Cataluña de 20 de diciembre de 1991 (AS 1991, 6773).

⁵⁰ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, p. 11.

⁵¹ Art. 18.2 CE: “El domicilio es inviolable. Ninguna entrada o registro podrá hacerse en él sin consentimiento del titular o resolución judicial, salvo en caso de flagrante delito”.

de este, ni la del art. 40 CC⁵², que hace referencia a la habitualidad de residencia, ni el concepto que existe en el ordenamiento laboral, pues en él se relaciona más con la localidad en la que reside el trabajador en vez de con su morada⁵³.

Por este motivo, al carecer de una definición exacta de domicilio el concepto se ha debido configurar en sede judicial, y este concepto ha ido ampliándose con el tiempo, teniendo en cuenta la evolución que se ha producido tanto en el transporte como en el propio concepto de domicilio en la sociedad. Según el Tribunal Supremo “no se trata sólo del domicilio legal, sino del real y hasta del habitual y, en general, del punto normal de llegada y partida del trabajo”⁵⁴, aunque lo verdaderamente esencial “no es tanto salir del domicilio o volver al domicilio, aunque sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar de trabajo o volver del lugar de trabajo”⁵⁵. Por tanto, el accidente *in itinere* no se producirá solo si el punto de partida o destino es el domicilio habitual del trabajador, sino que se ha llegado a considerar como domicilio la residencia de verano del trabajador⁵⁶, o una segunda residencia en donde el trabajador pasaba los fines de semana⁵⁷, entre otros.

Por otro lado, la jurisprudencia ha dejado fuera de la calificación de accidentes laborales accidentes ocurridos cuando el trabajador se dirigía al domicilio de su pareja, cuando este no constituye su domicilio principal⁵⁸, o al de otros familiares cercanos⁵⁹, rompiendo así una tendencia en que el Tribunal Supremo había venido reconociendo accidentes *in itinere* cuando el trabajador no se dirigía a su propio domicilio, sino al de su hija o al de sus suegros⁶⁰, por ejemplo.

Sin embargo, el gran cambio jurisprudencial que se produjo sobre el concepto de domicilio se dio en la STS de 26 de diciembre de 2013 (RJ 2013, 371). En ella, un trabajador regresaba el domingo por la noche desde su domicilio familiar, en León, en donde descansaba los fines de semana, a su domicilio en Almazán (Soria), lugar en

⁵² Art. 40 CC: “Para el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones civiles, el domicilio de las personas naturales es el lugar de su residencia habitual, y, en su caso, el que determine la Ley de Enjuiciamiento Civil”.

⁵³ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La reformulación del accidente de trabajo *in itinere* a tenor...”, p. 6.

⁵⁴ STS de 28 de febrero de 2001 (RJ 2001, 2826).

⁵⁵ STS de 29 de septiembre de 1997 (RJ 1997, 6851).

⁵⁶ STS de 16 de octubre de 1984 (RJ 1984, 5284).

⁵⁷ STS de 8 de junio de 1987 (RJ 1987, 4141).

⁵⁸ STS de 20 de septiembre de 2005 (RJ 2005, 7331).

⁵⁹ STS de 19 de enero de 2005 (RJ 2005, 2534).

⁶⁰ STSS de 24 de octubre de 1963 (RJ 1963, 4272) y de 6 de febrero de 1964 (RJ 1964, 476).

donde vivía durante los días laborables de la semana, con la intención de llegar a su destino y descansar para incorporarse a su jornada laboral el lunes por la mañana pero, durante el trayecto, sufrió un accidente de tráfico. El Tribunal Supremo consideró que en este caso sí existía un accidente de trabajo *in itinere* debido a diferentes motivos⁶¹, siendo el principal que la razón del desplazamiento sea la relación laboral, y que al haberse ampliado el concepto de domicilio es posible que un sujeto pase los fines de semana en su domicilio familiar y sus días laborales en su domicilio laboral, debiendo desplazarse de uno a otro previamente a iniciar la actividad laboral y con el tiempo suficiente para descansar. Todo ello deriva del art. 3 CC, según el cual la interpretación normativa se ajustará a la realidad social, pues debido a los cambios sufridos por la organización del trabajo y la sociedad en los últimos años es una situación normal que un trabajador tenga un domicilio familiar y uno laboral, y se desplace de uno a otro regularmente. A la voluntad del trabajador de seguir residiendo en su domicilio familiar, cuando sus condiciones laborales, se lo permitan el Tribunal Supremo la denomina *animus manendi*⁶².

De este modo, con esta sentencia el Tribunal Supremo empieza a darle una mayor importancia al requisito teleológico y restársela a los requisitos cronológico y geográfico (que se explican a continuación), dando un giro a toda la jurisprudencia que había venido primando estos dos requisitos sobre el teleológico⁶³. Se empieza a dar más relevancia a que el motivo del desplazamiento sea el trabajo, es decir, “con ocasión” de este, y no que se dé en los momentos previos a empezar o finalizar la jornada laboral⁶⁴.

⁶¹ STS de 26 de diciembre de 2013: “1º) que lo decisivo es que el accidente se produzca al ir o al volver del lugar del trabajo, ya que el otro término puede ser o no el domicilio del trabajador, siempre que se haya operado con criterios de normalidad, 2º) que en cualquier caso la noción a estos efectos del domicilio se ha ampliado, de manera que permitiría incluir el domicilio de fin de semana en el presente caso y 3º) que tampoco es relevante que el punto de llegada previsto no sea el centro de trabajo, sino el lugar de residencia habitual del trabajador durante los días laborales, ya que de esta forma aquél puede descansar antes de reincorporarse al trabajo el día siguiente”.

⁶² SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La reformulación del accidente de trabajo *in itinere* a tenor...”, p. 7.

⁶³ STS de 29 de septiembre de 1997. Curiosamente, el Ponente de esta sentencia, el ilustre Sr. Aurelio Desdentado Bonete, fue el mismo Ponente que en la STS de 26 de diciembre de 2013, y el caso fue idéntico, y es que un trabajador falleció al volver a Barcelona, lugar en donde residía durante los días laborables, desde Almería, localidad en donde residían su mujer e hijos, el domingo por la noche para incorporarse a su puesto de trabajo la mañana siguiente. Se resolvió no reconociendo en este caso un accidente de trabajo *in itinere*, pues no existía una laboralidad en el desplazamiento (elemento teleológico), y los requisitos cronológico y geográfico tampoco se daban, al haber mucha diferencia temporal entre la hora de entrada al trabajo y el momento del accidente y no ser el camino adecuado para acudir a su puesto de trabajo, por ser demasiado largo, respectivamente.

⁶⁴ VICENTE PALACIO, A., op. cit., p. 144-145.

Respecto al “domicilio”, también se ha planteado hasta dónde alcanza el mismo, es decir, a partir de qué punto físico un trabajador se considerará que está en trayecto y, por tanto, puede sufrir un accidente *in itinere* y a partir de qué punto se considera que está dentro de su domicilio y, por ello, no se consideraría un accidente laboral. Se discute, por tanto, cuándo empieza o concluye el trayecto⁶⁵. Se ha llegado a considerar accidente de trabajo *in itinere* la caída en las escalera de una comunidad de vecinos⁶⁶, pues el ámbito de la vivienda alcanzaría a las zonas privativas, y no a las zonas comunes, pero no se consideraría tal, por tanto, la caída por las escaleras que se encontrasen dentro de la vivienda.

El garaje no se venía considerando zona común, pues no se declaró accidente *in itinere* el caso en que un trabajador se lesionó comprobando el motor de su vehículo estando en el garaje⁶⁷, u otro en que el trabajador llegó a su domicilio, se cambió de ropa y al volver al garaje para iniciar un nuevo desplazamiento falleció debido a un escape del motor⁶⁸. No obstante, esto ha evolucionado, y en los últimos años la jurisprudencia sí viene reconociendo accidente *in itinere* los ocurridos en el garaje, tanto los ocurridos en las escaleras que dan acceso al aparcamiento⁶⁹, así como en el propio garaje, ya sea comunitario o privado⁷⁰.

Sin embargo, sí generó cierta controversia la STS de 14 de febrero de 2011, en que un trabajador sufrió una caída con su moto dentro de su finca. El Tribunal Supremo consideró que en este caso sí había accidente *in itinere* porque consideró que el domicilio se corresponde con el concepto que tiene la RAE de él, es decir, el lugar en donde se llevan a cabo las actividades íntimas y privadas de la vida personal y familiar, por lo que al no estar ya en el lugar cerrado en el momento del accidente sí se había iniciado el trayecto y por tanto se trataba de un accidente laboral⁷¹.

5.2 El requisito cronológico.

El siguiente requisito que se debe dar para poder calificar a un accidente de *in itinere* es el requisito cronológico, o también conocido como temporal. Este elemento hace

⁶⁵ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., pp. 306-308.

⁶⁶ STS de 26 de febrero de 2008 (RJ 2008, 3033).

⁶⁷ STCT de 27 de marzo de 1977 (RTCT 1977, 2321).

⁶⁸ STS de 23 de marzo de 1981 (RJ 1981, 1396).

⁶⁹ STSJ de Navarra de 16 de noviembre de 2012 (AS 2012, 1224).

⁷⁰ SSTSJ de Castilla-La Mancha de 2 de abril de 2009 (AS 2009, 221097) y de Cantabria de 9 de febrero de 2016 (AS 2016, 47270).

⁷¹ RIZZO LORENZO, G., op. cit., p. 4.

referencia a que el accidente se debe producir alrededor de las horas e entrada o salida del trabajo, es decir, inmediatamente o razonablemente próximamente a iniciar o finalizar la jornada laboral⁷². Sin embargo, como se ha visto previamente en la exposición del requisito teleológico y, en concreto, de la STS de 26 de diciembre de 2013, con la evolución jurisprudencial y su tendencia a primar el dicho elemento teleológico sobre otros elementos no siempre será necesario que el accidente ocurra en una proximidad horaria a la salida o entrada del trabajo, sino que es necesario que este elemento se relativice y se interprete de manera flexible en cada caso concreto⁷³.

En definitiva, lo definitorio de este requisito no sería tanto que se produjese en las cercanías horarias a entrar o salir del trabajo, sino que el tiempo invertido en el trayecto sea el razonable, así como su recorrido, y que se eviten desviaciones o interrupciones temporales que no sean estrictamente necesarias⁷⁴. Es por esto que no hay un tiempo establecido de cuánto dura este elemento temporal, sino que este dependerá de la distancia que se tenga que recorrer, el medio de locomoción empleado y las circunstancias especiales de cada caso⁷⁵.

Por lo tanto, si hay alguna causa que motive la detención o el desvío del trabajador durante el trayecto, siempre y cuando no sea superior al tiempo que se considera habitual, no se romperá el nexo causal. Tampoco lo quebrará que se inicie el trayecto con retraso o si se le dedica un tiempo superior al habitual si estas circunstancias estaban justificadas, pero en caso de que no lo estén no se dará la relación de causalidad y no se considerará accidente *in itinere*⁷⁶.

En cuanto a la difícil calificación de cuándo un desvío o una interrupción están justificados y cuándo quebrarán el nexo causal, la jurisprudencia no deja una respuesta clara, pues al relativizar el caso concreto siempre habrá unas circunstancias especiales que distinguirán un accidente de todos los demás.

Entre otras situaciones, se ha reconocido que existía este elemento cronológico y, por tanto, accidente de trabajo *in itinere* en los casos en que un trabajador realizó una parada de 30 minutos de camino a su domicilio tras su jornada laboral para tomar unas copas

⁷² BLASCO LAHOZ, J. F. y LÓPEZ GANDÍA, J., op. cit., p. 283.

⁷³ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., pp. 308-309.

⁷⁴ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, pp. 11-13.

⁷⁵ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., pp. 308-309.

⁷⁶ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, p. 12.

con los compañeros de trabajo⁷⁷, en que un trabajador visitó a su hijo en un hospital donde estaba ingresado y que se encontraba en el trayecto⁷⁸, en que se salió del trabajo antes de la hora prevista para hacer una visita a un familiar enfermo⁷⁹, en que el trabajador empleó cuarenta minutos para asearse tras el trabajo y media hora para tomar una bebida en el trayecto de vuelta a su domicilio⁸⁰, en que el trabajador sufrió un accidente volviendo a su domicilio tras acercar a sus respectivos domicilios, como hacía cada día, a dos compañeros de trabajo⁸¹, o en que la trabajadora, tras salir de su centro de trabajo, compró unos yogures en un centro comercial cercano con anterioridad a tomar el autobús para regresar a su domicilio, y en dicho vehículo, tras un frenazo, cayó y le sobrevino una situación de Incapacidad Temporal derivada de accidente de trabajo *in itinere*⁸².

Por otro lado, se ha considerado en los Tribunales que no existe nexo causal en otras situaciones muy parecidas a otras en que sí se reconoció dicha causalidad. Entre ellas se encuentra la STS de 29 de marzo de 2007, en que no se consideró accidente laboral el ocurrido a un trabajador antes de terminar su jornada cuando salió a realizar gestiones personales con autorización de la empresa⁸³. También se ha considerado que rompe el nexo causal parar más de una hora tras salir del puesto de trabajo sin ninguna justificación⁸⁴, el abandono del puesto de trabajo sin justificación⁸⁵, o el transcurso de un periodo de tiempo considerable desde el fin de la jornada hasta el momento del accidente sin que conste ningún motivo que justifique tal retraso⁸⁶.

5.3 El requisito topográfico o geográfico.

También debe darse el requisito topográfico, que tiene una finalidad espacial, y es que requiere que el trayecto entre el domicilio y el lugar de trabajo se dé por el camino adecuado, es decir, que el trayecto sea el usual o habitual, aunque ello no implica que

⁷⁷ STS de 4 de noviembre de 1968 (RJ 1968, 4712).

⁷⁸ STS de 1 de febrero de 1972 (RJ 1972, 438).

⁷⁹ STS de 13 de octubre de 1981 (RJ 1981, 3915).

⁸⁰ STS de 9 de abril de 1969 (RJ 1969, 1013).

⁸¹ STS de 14 de febrero de 2017 (RJ 2017, 1116).

⁸² STS de 14 de abril de 2018 (RJ 2018, 1675).

⁸³ LOSILLA RAYO, J. C.: “El accidente *in itinere*, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión”, en *Revista Profesional, Técnica y Cultural de los Ingenieros Técnicos y Grados en Minas y Energía*, n. 10, 2014, pp. 23-28.

⁸⁴ STS de 15 de julio de 1986 (RJ 1986, 4523).

⁸⁵ STS de 18 de octubre de 1971.

⁸⁶ STS de 11 de noviembre de 1969.

sea necesariamente el más corto⁸⁷. Según expuso el Tribunal Supremo en su Sentencia de 19 de enero de 2005 el elemento geográfico hace referencia a que el accidente “se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa”⁸⁸. El trayecto debe entenderse de forma amplia, y es que no existe únicamente un único camino adecuado o correcto, sino que se cumplirá el elemento geográfico si el trayecto responde “a patrones usuales de convivencia o comportamiento común de las gentes”⁸⁹.

Por lo tanto, el camino seguido durante el trayecto no debe crear ni mayores riesgos ni se debe modificar por motivos ajenos al trabajo. El trayecto habitual sería cualquier vía o carretera que se utilice con normalidad, tanto como por los trabajadores de la empresa como por el resto ciudadanos de la zona, sin necesidad de que este sea el trayecto más corto⁹⁰, “todo trayecto, ordinario o extraordinario, siempre que por su carácter ilógico, gravoso o de duración excepcional, no se rompa el nexo causal o relación directa entre el domicilio y el lugar de trabajo”⁹¹.

Se ha considerado jurisprudencialmente que el camino no era idóneo cuando el trabajador se desplazaba por un trayecto que no era el habitual, a través de un camino no asfaltado⁹², tampoco se ha considerado adecuado utilizar un camino más largo diferente al utilizado habitualmente o vadear un río⁹³, entre otros.

Respecto al trayecto, y relacionado con el elemento cronológico, se considera que un mínimo desvío no rompería el nexo causal⁹⁴, y es que el trayecto se puede realizar “con alguna desviación para verificar alguna compra o cualquier otra diligencia, sin que esto signifique, necesariamente, que no se haya dirigido a su domicilio”⁹⁵.

No quebrarán la causalidad si son desviaciones o paradas para cumplir necesidades personales dentro de los criterios de la normalidad⁹⁶ (como por ejemplo tomar una bebida durante el camino⁹⁷), pero sí lo harán si se deben a motivos ajenos al trabajo⁹⁸

⁸⁷ BLASCO LAHOZ, J. F. y LÓPEZ GANDÍA, J., op. cit., p. 283.

⁸⁸ RIZZO LORENZO, G., op. cit., p. 4.

⁸⁹ STS de 21 de mayo de 1984 (RJ 1984, 3054).

⁹⁰ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., p. 308.

⁹¹ STSJ de Navarra de 17 de noviembre de 1993 (AS 1993, 4757).

⁹² STS de 22 de diciembre de 1987 (RJ 1987, 3257).

⁹³ STSS de 11 de noviembre de 1975 y de 16 de junio de 1965.

⁹⁴ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, pp. 15-16.

⁹⁵ STS de 28 de diciembre de 1973 (RJ 1973, 4858).

⁹⁶ STS de 21 de mayo de 1994 (RJ 1994, 3054).

⁹⁷ STSJ de Cataluña de 21 de enero de 2000 (AS 2000, 855).

(por ejemplo, se consideró que no había nexo causal en un supuesto en que el trabajador sufrió un accidente yendo a dejar a una compañera de trabajo a su domicilio, situado en un municipio diferente al del trabajador accidentado⁹⁹).

Este requisito está íntimamente ligado con el requisito teleológico, pues aquel hace referencia a aquel accidente debe tener una motivación laboral, se tiene que dar en el trayecto entre el domicilio y el lugar de trabajo y este elemento geográfico se refiere a cómo debe ser el trayecto en el cual se produce el accidente, por lo que se tienen que entender y examinar de manera relacionada.

Por ello, y tal y como se ha expuesto en la explicación sobre el requisito teleológico, el accidente ocurrido dentro del domicilio (entendido como el lugar cerrado en donde el trabajador lleva a cabo las actividades íntimas personales y familiares) no tendrá la consideración de accidente de trabajo, sino que tendrá una consideración común, por lo que el trayecto se iniciará una vez se ha dejado el domicilio, la vivienda¹⁰⁰. Además de ello, hay que tener presente la concepción amplia que ha ido elaborando la jurisprudencia sobre el concepto, y es que no solo el trayecto será desde o hacia el domicilio legal del trabajador, sino que también se considerará como tal el real o habitual, lo determinante será que el punto de partida o llegada sea el lugar de trabajo.

A raíz de la STS de 26 de diciembre de 2013 se ha empezado a dar más importancia al elemento teleológico (que el viaje tenga una motivación laboral) que al criterio geográfico y es que, con anterioridad, nuestro Alto Tribunal no había considerado accidente *in itinere* un caso muy similar al de la STS mencionada por considerar que no se cumplía el elemento topográfico (en la STS de 29 de septiembre de 1997).

5.4 El requisito mecánico.

Finalmente, el último requisito que se debe cumplir para que un accidente sea considerado de *in itinere* es el mecánico (o elemento de idoneidad del medio), y es que el medio de transporte con el que se desplaza el trabajador a o desde su lugar de trabajo debe ser el adecuado y racional que no entrañe un riesgo grave e inminente¹⁰¹.

⁹⁸ STS de 17 de junio de 1982 (RJ 1982, 4032).

⁹⁹ STS de 28 de febrero de 2001 (RJ 2001, 2826).

¹⁰⁰ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, pp. 18-20.

¹⁰¹ BLASCO LAHOZ, J. F. y LÓPEZ GANDÍA, J., op. cit., p. 284.

Es un elemento íntimamente ligado al requisito topográfico, pues este hace referencia a que el modo de transporte debe ser adecuado, mientras que el geográfico alude al trayecto en sí, por lo que el elemento mecánico podría quedar dentro del ámbito del elemento topográfico¹⁰².

Respecto al medio de transporte, este puede ser tanto público (autobús, metro, tranvía, etc.) como privado (coche, motocicleta, bicicleta, etc.), aunque nada impide que si se trata de un desplazamiento corto y no existe riesgo, el trabajador pueda realizarlo a pie, caminando. Se atenderá en cada caso, por tanto, a las condiciones personales y condiciones del desplazamiento para determinar cuál es el medio adecuado para llevarlo a cabo¹⁰³. Pero ello no implica que deba utilizar siempre el mismo medio “sino que se emplee el medio de transporte normal de los utilizados corrientemente”¹⁰⁴.

Es una posibilidad que la empresa ponga a disposición de sus trabajadores un medio de transporte (habitualmente colectivo) para llevar a cabo el desplazamiento, y en caso de que el accidente ocurra en el vehículo facilitado se entenderá siempre que concurre este elemento¹⁰⁵. Existe la posibilidad de que la empresa ponga a disposición de sus trabajadores este modo de transporte colectivo y a su vez prohíba contractualmente a los mismos desplazarse por sus propios medios, por medios privados, y en este caso habrá que valorar si esta prohibición expresa está fundada y es razonable (sería el caso de un medio de transporte que incrementase notablemente el riesgo respecto de otros). En caso de que sea así y el trabajador se accidente utilizando el medio de transporte prohibido, se considerará que el nexo causal se ha roto y que por tanto no cabe la declaración de accidente de trabajo *in itinere*¹⁰⁶, pero si la prohibición no está fundamentada y no tiene razón de ser, el elemento mecánico se interpretará que sí concurre, aunque el trabajador haya utilizado el medio que le prohibió su empleador, pues si no, se estaría limitando la responsabilidad del empresario y de la entidad aseguradora¹⁰⁷, tal y como se falló en la STSJ de Andalucía/Málaga de 22 de marzo de 1996 (AS 1996, 520).

¹⁰² SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, pp.13-14.

¹⁰³ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., p. 309.

¹⁰⁴ STS de 22 de marzo de 1969.

¹⁰⁵ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., p. 309.

¹⁰⁶ STS de 22 de diciembre de 1987 (RJ 1987, 3257).

¹⁰⁷ ALONSO OLEA, M.: “Accidente de tráfico y accidente de trabajo”, en *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*, n. 79, 2002, ISSN 0210-4121.

Jurisprudencialmente se ha considerado inadecuado utilizar una motocicleta para desplazarse por una vía sin asfaltar teniendo disponible el trabajador un transporte facilitado por la empresa¹⁰⁸, o cruzar un río nadando cuando habitualmente se cruzaba en barca o a través de un puente¹⁰⁹.

Otro factor importante en este elemento es el comportamiento del trabajador respecto del medio de transporte empleado, y en sede judicial se ha considerado que la infracción de normas del código de circulación (como por ejemplo la conducción sin permiso) constituirían una sanción administrativa, pero no romperían el nexo causal¹¹⁰. Sin embargo, una imprudencia temeraria o la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas por encima de determinados límites sí quebrarían esta causalidad¹¹¹, impidiendo que el accidente recibiese la condición de contingencia profesional.

¹⁰⁸ STS de 20 de febrero de 1971 (RJ 1971, 2532).

¹⁰⁹ STS de 16 de marzo de 1966.

¹¹⁰ STSJ de Castilla-La Mancha de 13 de junio de 2002 (AS 2002, 60456).

¹¹¹ SSTSJ de Madrid de 18 de septiembre de 2006 (AS 2006, 3428) y de Islas Canarias/Las Palmas de 29 de julio de 1998 (AS 1998, 3399).

VI. EL ACCIDENTE DE TRABAJO “EN MISIÓN” Y SU DIFERENCIACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*.

Existe una figura dentro de los accidentes de trabajo que tienen cierta similitud con los accidentes *in itinere*, los conocidos como accidentes “en misión”. Estos accidentes “en misión” ocurren “en el trayecto que el trabajador tiene que recorrer a consecuencia de su trabajo, bien habitualmente en el desempeño mismo de sus funciones, bien en el cumplimiento de órdenes o indicaciones ocasionales del empresario, cualquiera que sea el medio de transporte”¹¹². Es decir, se trata de accidentes que sufre el trabajador porque se ha debido desplazar fuera del centro de trabajo para cumplir con un cometido laboral que le ha sido impuesto por su empleador¹¹³.

La fundamentación de esta modalidad es que, tal y como se establece en el art. 156.1 TRLGSS, los accidentes de trabajo son los que ocurren “con ocasión [...] del trabajo”, y estos accidentes se dan mientras se están siguiendo las instrucciones dadas por el empresario (por lo que sucede en tiempo y lugar de trabajo¹¹⁴), por lo que opera la presunción *iuris tantum* del apartado 3 del citado artículo, según la cual “son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el durante el tiempo y en el lugar de trabajo”¹¹⁵, el propio Tribunal Supremo así lo ha señalado en su jurisprudencia¹¹⁶.

Es, por tanto, una figura de creación jurisprudencial, pues no existe ninguna regulación legal de este tipo de accidente en nuestro ordenamiento jurídico. Se trata de una derivación del accidente de trabajo *in itinere*, pero en este caso se está ante un accidente de trabajo en sentido estricto, pues se da durante el tiempo de trabajo. El Tribunal Supremo en su sentencia de 24 de septiembre de 2001 así lo establece, y justifica la protección jurídica del accidente “en misión” en que el accidente *in itinere* “consiste en el soportado por el trabajador en el obligado desplazamiento desde su domicilio al lugar

¹¹² ALONSO OLEA M.; TORTUERO PLAZA, J. L., *Instituciones de Seguridad Social*, Civitas, 18ª Ed., 2002, Madrid, pp. 77-78.

¹¹³ BLASCO LAHOZ, J. F. y LÓPEZ GANDÍA, J., op. cit., p. 285.

¹¹⁴ STS de 18 de diciembre de 1996 (RJ 1996, 9727).

¹¹⁵ DE VAL TENA, Á. L., op. cit., pp. 310-311.

¹¹⁶ STS de 4 de mayo de 1998 (RJ 1998, 4091): “Este supuesto [...] tiene un supuesto más claro identificado como accidente en misión, puesto que se amplía la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador, en consideración a la prestación de servicios, aparece sometido a las decisiones de la empresa [...] de tal modo que el deber de seguridad, que es una de las causas de responsabilidad empresarial, abarca a todo el desarrollo del desplazamiento y la concreta prestación de los servicios”.

de prestación de los servicios, o, una vez acabada la jornada, desde el lugar de prestación de los servicios hasta su domicilio habitual, ya que la ley entiende que a tales trayectos y riesgos debe extenderse la protección proporcionada por la Empresa”, por lo que “con mayor razón deberá extenderse tal protección cuando la prestación de los servicios y sus condiciones y circunstancias impiden al trabajador aquel regreso, y excluyen la necesidad de reintegrarse al lugar de reanudación de las tareas profesionales, porque tal lugar no es abandonado al concluir y, por eso, es innecesario el reintegro, ya que el trabajador «itinerante», como con expresión real le definen los hechos probados, está en ese itinerario desde que abandona su domicilio hasta que vuelve a él, cuando concluye las tareas que tiene encomendadas”, es decir, al no ser posible un retorno inmediato al domicilio tras la finalización de la prestación laboral, el accidente “en misión” protege al trabajador de los posibles accidentes que puedan acaecer durante ese periodo de tiempo¹¹⁷.

Esta misión, por tanto, se ha dividido jurisprudencialmente en dos elementos que estarán conectados con la prestación de servicios del trabajador: “1º el desplazamiento para cubrir la misión y 2º la realización del trabajo en que consiste la misión”¹¹⁸. Por ello, cubrirá la situación del trabajador hasta que se cumplan ambos elementos, es decir, finalizará el nexo causal del accidente “en misión” cuando el trabajador llegue a su domicilio. Así, si un trabajador, tras realizar el trabajo en que consiste la misión, sufre una lesión en el desplazamiento de regreso a su domicilio no se le reconocerá una contingencia profesional por un accidente *in itinere*, sino que se le reconocerá dicha contingencia profesional por un accidente “en misión”, pues esta aún no ha finalizado¹¹⁹, y lo mismo ocurrirá cuando el trabajador sufre un accidente mientras se desplaza al lugar en donde tiene que llevar a cabo el trabajo¹²⁰.

No obstante, es posible que el nexo causal en estas situaciones se rompa, que durante el periodo de tiempo que dura una misión el trabajador sufra algún accidente que no tenga la consideración de contingencia profesional, sino que se considere accidente no laboral, pero para que ello ocurra no basta con que finalicen las obligaciones profesionales del

¹¹⁷ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “Ámbito del accidente de trabajo en misión”, en *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 9/2014, 2014, p. 4.

¹¹⁸ SSTs de 6 de marzo de 2007 (RJ 2007, 1867) y de 8 de octubre de 2009 (RJ 2009, 5666).

¹¹⁹ STS de 6 de mayo de 1987 (RJ 1987, 9019).

¹²⁰ STS de 11 de julio de 2000 (RJ 2000, 7409).

trabajador, sino que deben ocurrir hechos que se aparten la situación laboral¹²¹. Es decir, el trabajador, mediante su propia actuación voluntaria puede romper la relación de casualidad cuando utiliza el tiempo libre para actividades recreativas¹²². Por ejemplo, el Tribunal Supremo no reconoció como accidente “en misión” el fallecimiento por ahogamiento de un trabajador que se encontraba en Nigeria realizando un trabajo por mandato de su empresa, y que durante un día libre acudió a la playa, en donde sufrió el accidente¹²³.

Pese a todo lo expuesto, en la última década, y a raíz de la STS de 6 de marzo de 2007, el Alto Tribunal ha empezado a interpretar restrictivamente el accidente “en misión” (sobre todo en relación a patologías y enfermedades cerebro y cardiovasculares), por lo que ya no todos los accidentes ocurridos durante la misión (salvo los debidos a actividades no laborales por la actuación voluntaria del trabajador) son considerados accidentes de trabajo, sino que habrá que analizar más exhaustivamente los hechos para determinar si se trata de una contingencia profesional o no¹²⁴. En la mencionada sentencia, cuyo supuesto fáctico es el fallecimiento de un trabajador transportista por una hemorragia encefálica en un hotel mientras regresa a su domicilio tras haber finalizado la prestación laboral en que consistía la misión, el Tribunal Supremo considera que no se puede reconocer aquí accidente de trabajo porque el fallecimiento se debe a una circunstancia que no tiene una ocasionalidad directa con el trabajo, sino que podría haber sucedido del mismo modo en el domicilio del trabajador. Por tanto, como el trabajador se encontraba descansando y no prestando sus servicios, y no hay ninguna evidencia de que el trabajo es el causante de la hemorragia, no se puede reconocer un accidente de trabajo “en misión”¹²⁵. Si en vez de por esta causa hubiese fallecido en un accidente de tráfico, como se ha mencionado anteriormente, sí se trataría de un accidente “en misión”.

En el mismo sentido se manifestó el Tribunal Supremo en su Sentencia de 11 de febrero de 2014 (RJ 2014, 1626), en que un trabajador con una misión en Tel Aviv falleció debido a un ictus mientras descansaba por la noche. En este caso aún no había concluido la realización del trabajo, pero estaba en su periodo de descanso, y el razonamiento del

¹²¹ STS de 24 de septiembre de 2001 (RJ 2001, 595).

¹²² VICENTE PALACIO, A., op. cit., p. 148.

¹²³ STS de 10 de febrero de 1983 (RJ 1983, 580).

¹²⁴ SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “Ámbito del accidente de trabajo en misión”, pp. 4 y ss.

¹²⁵ Ibid, cit., pp. 4 y ss.

Alto Tribunal fue el mismo que en la Sentencia de marzo de 2007 y es que, debido a los antecedentes médicos del trabajador fallecido y su situación (obesidad, hipertensión arterial, etc. todos ellos factores de riesgo sin relación con el trabajo), el ictus podría haber ocurrido en su domicilio y en ese caso no hubiese tenido la consideración de contingencia profesional por lo que, al encontrarse en su tiempo de descanso, no se consideró accidente “en misión”¹²⁶.

Pese a esta interpretación, no siempre que un trabajador sufra alguna situación similar se dará una contingencia común, sino que, como he dicho, hay que estar a las circunstancias del caso. De este modo, el Tribunal Supremo ha considerado accidente “en misión” el fallecimiento de un conductor de camión por muerte súbita mientras dormía dentro de su cabina. El hecho de dormir en la cabina le permitía, además de descansar, vigilar la mercancía y el vehículo, por lo que, aunque propiamente no se esté ejerciendo la prestación laboral, sí se están prestando servicios a la empresa, así que se reconoció accidente de trabajo “en misión”¹²⁷. También se ha considerado esta modalidad de accidente de trabajo el fallecimiento de un marinero que, estando en Irlanda por motivos de su relación laboral, falleció tras caer al mar intentando volver a su embarcación a través de otra nave después de haber estado disfrutando de su tiempo libre en tierra firme. El Tribunal Supremo consideró que el fallecimiento se debió a que debía volver al barco por motivos de trabajo, y el hecho de que el mar, ya de por sí un lugar peligroso, estuviese en malas condiciones ocasionó que el riesgo se convirtiese en siniestro¹²⁸.

Es por ello que, pese a la interpretación restrictiva que viene dando el Tribunal Supremo al accidente “en misión”, la clave está en analizar si el trabajador, en el momento de sufrir la lesión había roto o no la relación de causalidad con sus actuaciones personales y, en caso de no haberlo hecho, identificar si en la relación laboral tuvo alguna interferencia en la lesión sufrida o si el trabajador estaba en ese momento a disposición de su empleador o prestando algún servicio accesorio a su puesto de trabajo.

El accidente “en misión”, por lo tanto, es una modalidad de accidente de trabajo muy similar a la modalidad de accidente *in itinere*, pero debido a que las circunstancias no son las mismas el primero será un accidente de trabajo en sentido propio mientras que el

¹²⁶ VICENTE PALACIO, A., op. cit., pp. 145-147.

¹²⁷ STS de 22 de julio de 2010 (RJ 2010, 7283).

¹²⁸ STS de 24 de febrero de 2014 (RJ 2014, 2771).

segundo lo será en sentido impropio. Su principal diferencia estriba en que el accidente “en misión” se produce en tiempo de trabajo, pues se está llevando a cabo un encargo del empleador, mientras que el accidente *in itinere* se produce por la necesidad que tiene el trabajador de acudir a su centro de trabajo para desarrollar allí su prestación de servicios, pero no se produce estrictamente en tiempo de trabajo.

VII. CONCLUSIÓN.

El accidente *in itinere* se trata de una modalidad de accidente de trabajo que ocurre al ir o al volver del lugar de trabajo. Su regulación legal es muy escasa, por lo que su construcción y desarrollo es fundamentalmente jurisprudencial. Sin embargo, pese a que en nuestro ordenamiento solo existe una breve referencia, es una situación habitual en nuestro país, y es que, según datos del INE, en 2018 hubo más de 82.000 accidentes *in itinere*.

Esta situación de construcción jurisprudencial, en mi opinión, puede llevar a problemas de seguridad jurídica, pues pese a que la jurisprudencia se ha encargado de elaborar a lo largo de los años una serie de requisitos que se deben cumplir para que se pueda apreciar esta modalidad de accidente, el hecho de que cada caso sea diferente y tenga unas características propias hace que, como se ha visto a lo largo del trabajo con algunas de las sentencias citadas, la situación sea difícil de definir, pues queda muy al límite de cumplir alguno de los requisitos, cosa que conlleva que esta inseguridad jurídica acarree una cierta desprotección hacia el trabajador, el cual es bien jurídico protegido por el Derecho de la Seguridad Social.

Además de esta desprotección, que no exista una regulación más concreta implica una elevada litigiosidad. Esto conlleva que los Tribunales deban analizar el caso y resolver acerca de él y, frecuentemente, la parte que ve como sus pretensiones son desestimadas en el fallo recurran dicha decisión, y los procesos se alarguen en el tiempo, lo que va en contra del principio de economía procesal.

De este modo, tras la elaboración de este Trabajo de Fin de Grado considero que sería necesario que hubiese una mayor concreción normativa del concepto de accidente de trabajo *in itinere* en donde quedasen bien definidos los diferentes elementos que lo integran y que han sido desarrollados en sede judicial. De este modo, se delimitaría qué se entiende por accidente *in itinere*, lo que conllevaría una situación de mayor seguridad jurídica y rebajaría la cantidad de trabajo actual de los Tribunales, pues no se despertarían tantos litigios cuando ocurriese un accidente. En este sentido, se debería incorporar alguna mención al tema que más discusión genera al hablar de esta materia, que no es otro que el concepto de “domicilio”, pues un gran número de los litigios se desencadenan por no saber qué se entiende exactamente por “domicilio”, y como se ha podido comprobar la jurisprudencia lo ha ido delimitando de manera expansiva con el

transcurso del tiempo y el cambio de los usos sociales, aumentando, por tanto, la cobertura de los trabajadores.

Asimismo, además del problema de la regulación legal del concepto, también existe el problema del accidente en sí, de la realidad social de la situación. La mayoría de los accidentes *in itinere* se producen por accidentes de tráfico, por lo que una solución para que se experimentase un descenso en la cantidad de ellos que se dan sería fomentar un mayor uso del transporte público y de empresa, disminuyendo de este modo el uso del vehículo particular. Así se reduciría la cantidad de tráfico rodado, especialmente en las horas punta, haciendo más fácil la circulación y rebajando el nivel de riesgo de sufrir un accidente. Ello hace necesario incrementar las obligaciones empresariales en materia de prevención de riesgos laborales, pero también el impulso de unas políticas públicas de transporte, como precios más bajos, aumento del número de líneas y frecuencias de autobuses, tranvías, metro para que se abarque una mayor superficie tanto espacial como temporal y se reduzca el uso de vehículos privados.

VIII. RELACIÓN CRONOLÓGICA DE SENTENCIAS UTILIZADAS.

Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo Social).

STS de 17 de junio de 1903

STS de 11 de julio de 1908

STS de 17 de julio de 1917

STS de 20 de enero de 1926

STS de 6 de abril de 1932

STS de 1 de julio de 1954 (RJ 1954, 1840)

STS de 7 de mayo de 1958

STS de 8 de abril de 1960

STS de 28 de diciembre de 1962

STS de 24 de octubre de 1963 (RJ 1963, 4272)

STS de 6 de febrero de 1964 (RJ 1964, 476)

STS de 16 de junio de 1965

STS de 16 de noviembre de 1965

STS de 16 de marzo de 1966

STS de 27 de junio de 1966

STS de 26 de octubre de 1966 (RJ 1966, 9684)

STS de 27 de junio de 1968

STS de 4 de noviembre de 1968 (RJ 1968, 4712)

STS de 22 de marzo de 1969

STS de 9 de abril de 1969 (RJ 1969, 1013)

STS de 11 de noviembre de 1969

STS de 20 de febrero de 1971 (RJ 1971, 2532)

STS de 18 de octubre de 1971

STS de 1 de febrero de 1972 (RJ 1972, 438)

STS de 28 de diciembre de 1973 (RJ 1973, 4858)

STS de 11 de noviembre de 1975

STS de 23 de marzo de 1981 (RJ 1981, 1396)

STS de 13 de octubre de 1981 (RJ 1981, 3915)

STS de 17 de junio de 1982 (RJ 1982, 4032)

STS de 10 de febrero de 1983 (RJ 1983, 580)

STS de 21 de mayo de 1984 (RJ 1984, 3054)

STS de 16 de octubre de 1984 (RJ 1984, 5284)

STS de 15 de julio de 1986 (RJ 1986, 4523)

STS de 6 de mayo de 1987 (RJ 1987, 9019)

STS de 8 de junio de 1987 (RJ 1987, 4141)

STS de 22 de diciembre de 1987 (RJ 1987, 3257)

STS de 21 de mayo de 1994 (RJ 1994, 3054)

STS de 18 de diciembre de 1996 (RJ 1996, 9727)

STS de 29 de septiembre de 1997 (RJ 1997, 6851)

STS de 4 de mayo de 1998 (RJ 1998, 4091)

STS de 11 de julio de 2000 (RJ 2000, 7409)

STS de 28 de febrero de 2001 (RJ 2001, 2826)

STS de 24 de septiembre de 2001 (RJ 2001, 595)

STS de 20 de junio de 2002 (RJ 2002, 7490)

STS de 19 de enero de 2005 (RJ 2005, 2534)

STS de 20 de septiembre de 2005 (RJ 2005, 7331)

STS de 20 de febrero de 2006 (RJ 2006, 4145)

STS de 6 de marzo de 2007 (RJ 2007, 1867)

STS de 29 de marzo de 2007 (RJ 2007, 3530)

STS de 26 de febrero de 2008 (RJ 2008, 3033)

STS de 8 de octubre de 2009 (RJ 2009, 5666)

STS de 10 de diciembre de 2009 (RJ 2009, 2108)

STS de 24 de junio de 2010 (RJ 2010, 6303)

STS de 22 de julio de 2010 (RJ 2010, 7283)

STS de 14 de febrero de 2011 (RJ 2011, 2736)

STS de 15 de marzo de 2013 (RJ 2013, 3839)

STS de 26 de diciembre de 2013 (RJ 2013, 371)

STS de 11 de febrero de 2014 (RJ 2014, 1626)

STS de 24 de febrero de 2014 (RJ 2014, 2771)

STS de 25 de mayo de 2015 (RJ 2015, 3131)

STS de 14 de febrero de 2017 (RJ 2017, 1116)

STS de 17 de abril de 2018 (RJ 2018, 1675)

Sentencias de Tribunales Superiores de Justicia.

STSJ de Cataluña de 20 de diciembre de 1991 (AS 1991, 6773)

STSJ de Navarra de 17 de noviembre de 1993 (AS 1993, 4757)

STSJ de Andalucía/Málaga de 22 de marzo de 1996 (AS 1996, 520)

STSJ de Islas Canarias/Las Palmas de 11 de julio de 1997 (AS 1997, 3104)

STSJ de Islas Canarias/Las Palmas de 29 de julio de 1998 (AS 1998, 3399)

STSJ de Cataluña de 21 de enero de 2000 (AS 2000, 855)

STSJ de Castilla-La Mancha de 13 de junio de 2002 (AS 2002, 60456)

STSJ de Madrid de 18 de septiembre de 2006 (AS 2006, 3428)

STSJ de Castilla-La Mancha de 2 de abril de 2009 (AS 2009, 221097)

STSJ de Navarra de 16 de noviembre de 2012 (AS 2012, 1224)

STSJ de Cantabria de 9 de febrero de 2016 (AS 2016, 47270)

Sentencias del Tribunal Central de Trabajo.

STCT de 27 de marzo de 1977 (RTCT 1977, 2321)

IX. BIBLIOGRAFÍA.

- ALONSO OLEA M.; TORTUERO PLAZA, J. L., *Instituciones de Seguridad Social*, Civitas, 18ª Ed., 2002, Madrid.
- ALONSO OLEA, M.: “Accidente de tráfico y accidente de trabajo”, en *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*, n. 79, 2002.
- BLASCO LAHOZ, J. F. y LÓPEZ GANDÍA, J., *Curso de Seguridad Social*, 10ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2018.
- BLASCO LAHOZ, J. F., *Seguridad Social*, 5ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2018.
- CAVAS MARTÍNEZ, F.: “El accidente *in itinere*”, Tecnos, Madrid, 1994.
- DE VAL TENA, Á. L.: “El accidente de trabajo *in itinere*”, en *Perfiles de las Mutua de Accidentes de Trabajo*, Sempere Navarro, A. V. (Dir.), Aranzadi, SA, Cizur Menor (Navarra), 2005.
- DEL PESO Y CALVO, C.: “Accidente *in itinere*”, RIBSS, núm. 1, Madrid, 1961.
- LOSILLA RAYO, J. C.: “El accidente *in itinere*, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión”, en *Revista Profesional, Técnica y Cultural de los Ingenieros Técnicos y Grados en Minas y Energía*, n. 10, 2014.
- MONEREO PÉREZ, J. L y MOLINA NAVARRETE, C. y QUESADA SEGURA R., *Manual de Seguridad Social*, 12ª ed., Tecnos, Madrid, 2016.
- ORDEIG FOS, J. M., *El Sistema español de Seguridad Social (y el de la Comunidad Europea)*, 5ª ed., Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, 1993.
- RIZZO LORENZO, G.: “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente *in itinere*”, en *Revista de Información Laboral*, núm. 6/2015, 2015.
- SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente de trabajo *in itinere*: una propuesta de cambio normativo”, en *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 10/2013, 2013.
- SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “El accidente *in itinere* y su análisis jurisprudencial”, en *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11/2013, 2013.

-SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La reformulación del accidente de trabajo *in itinere* a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013” en *Revista de Información Laboral*, núm. 3/2014, 2014.

-SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “Ámbito del accidente de trabajo en misión”, en *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 9/2014, 2014.

-VARILLAS CUETO, R.: “El infarto de miocardio como accidente de trabajo *in itinere*”, en *Derecho & Sociedad (Asociación Civil)*, núm. 22, 2004.

-VICENTE HERRERO, M. T., et al.: “El concepto de daño laboral en España y su comparativo internacional: revisión legislativa Española, Hispano-Americana y Europea”, en *Revista Ces Salud Pública*, vol. 3, n. 1, Enero-Junio 2012.

-VICENTE PALACIO, A.: “Cambios sociales y cambios jurídicos. Un nuevo ejemplo: el accidente *in itinere* vs. el accidente en misión”, en *Revista de Derecho de la Seguridad Social, Laborum*, n. 1, octubre 2014.